LOTNIK

ORGAN ZWIĄZKU LOTNIKÓW POLSKICH.

Nr. 12 (71) Poznań, 18 grudnia 1925. Tom IV.

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

Adres REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

B. O.

Dwa znam sposoby udowadniania swej wartości. Jeden, aż nazbyt w Polsce zastosowany, polega na ustnem oczarowywaniu i wpajaniu przekonania o swych zasługach. Drugi jest trudny, lecz skuteczny, stale stosowany w Z. L. P., a określający się w zdaniu: „Praca twa stworzy ci reklamę“.

I dziś nie wolno mi nie podkreślić, że system ten stosuje również nasz przemysł lotniczy. Przemysł ten, pod względem poparcia rządowego w stosunku do innych państw, będący w opłakanych stosunkach, nie otrzymujący należytej i potrzebnej ilości zamówień, nie waha się czynić wkłady w nowe konstrukcje, pracuje i daje już realne wyniki.

Oto 7. grudnia odbyły się w fabryce „Samolot“ w Ławicy próby dwupłatowca szkolnego nowego typu. Samolot, konstrukcji członka Z. L. P. inż.-pilota Ryszarda Bartla jest drugim z kolei polskim typem wypuszczonym przez fabrykę „Samolot“. Zwrócić należy jednak uwagę, że jest to typ, w którym po raz pierwszy zastosowano praktycznie profil skrzydła polski.

Samolot odbył swe loty próbne doskonale. Inżynier pilot Ryszard Bartel udowodnił, że polski profil i polska konstrukcja nie ustępują zagraniczej, a fabryka „Samolot“ zdobyła się na nowy wysiłek, uwieńczony wspaniałym skutkiem.

Udowodniono praktycznie, że pracować umiemy, jest rzeczą Rządu, by nadal umożliwiono studja nad nowymi płatowcami.

Zrobiliśmy olbrzymi krok po linji dopędzania zagranicy, lecz kroków tych zostało nam do zrobienia jeszcze bardzo dużo.

WŁOSKIE LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE.

Komunikacja lotnicza we Włoszech zaczęła się w tym roku rozwijać na dobre. Dobrze przygotowana sieć komunikacyjna opiera się na zasadzie ochrony korzystnego położenia kraju wśród Morza Śródziemnego. Schodzi się tu tyle sprzecznych interesów, że słusznie twierdzą iż rozsądek w organizacji komunikacji powietrznej morza Śródziemnego jest podstawą równowagi europejskiej.

Większość włoskich linji powietrznych znajduje się coprawda jeszcze w stadjum prób i doświadczeń; nie należy jednak przypuszczać, że władze miarodajne zadowalniają się pracą na mapie i wygłaszaniem rozmaitych mów. Nie, praca ta jest czynna i produktywna, tem więcej że rząd włoski ma obszerny i doskonały program żeglugi powietrznej, i nad urzeczywistnieniem tego programu pracuje stale i poważnie.

Większa jeszcze jest inicjatywa osób prywatnych. Czynny udział silnych zrzeszeń przemysłowych i finansowych daje pewną rękojmlę, że znajdujemy się w przededniu niezwykłego rozwoju włoskiej komunikacji lotniczej.

W kwietniu uruchomiono linję Turyn-Pawja-Wenecja-Tryjest, prowadzącą wzdłuż doliny Padu. Linja ta ma dołączyć się do innych linji, mających być uruchomionymi w najbliższym czasie, a mianowicie: Tryjest-Budapeszt, Medjolan-Monachjum, Turyn-Losanna i Turyn-Zurych. W ten sposób zamierzają Włochy ułatwić komunikację między ważnymi ośrodkami przemysłowymi w dolinie Padu, iześrodkować handel ze wschodem i środkiem Europy w większych portach handlowych Tryjeście i Genui. Nowo otwarta linja już się doskonale zaprowadziła i loty odbywają się na niej codziennie.

W kwietniu również poświęcono linję Genua - Rzym - Neapol - Palermo, prowadzącą wzdłuż wybrzeża tyreńskiego. Chociaż linja ta nie posiada tego znaczenia międzynarodowego co poprzednia, ma jednak ona wybitne znaczenie wojskowe i polityczne, ponieważ strzeże przedewszystkiem interesów Włoch na morzu Śródziemnem, szczególnie przez swe odgałęzienia, które w przyszłym roku zostaną uruchomione, a mianowicie: Genua-Barcelona, Rzym-Cagliari-Tunis i Palermo-Tripolis.

Po przezwyciężeniu wielkich trudności natury politycznej i po długich pertraktacjach z rządami w Atenach i Angorze poświęcono w dniu 7. sierpnia linję lotniczą Brindisi-Ateny-Konstantynopol, przez którą to linję Włochy chcą strzedz swych interesów handlowych i politycznych na Bałkanie i w Europie południowo-wschodniej. Według planu ministerstwa żeglugi powietrznej mają się schodzić w Brindisi: linja prowadząca wzdłuż toru ekspresu simplońskiego z Medjolamu i linja prowadząca z Rzymu, która niebawem zostanie uruchomiona.

Wreszcie dnia 18 sierpnia, uruchomiono linję próbną Wenecja-Klagenfurt-Wiedeń, loty odbywają się codziennie w połączeniu z linją Turyn-Wenecja-Tryjest.

Tak się przedstawia program, według którego rozwija się obecnie cała działalność włoskiego lotnictwa komunikacyjnego, i który jest zarazem podstawą przyszłego rozwoju włoskiej żeglugi powietrznej.

Linje uruchomione:

Na linji Turyn-Tryjest, uruchomionej przez towarzystwo „Società Italiana Servizi Aerei“ (S. I. S. A.) w Portorose, kursują codziennie wodnopłatowce łodziowe zbudowane przez „Cantiere Navale Triestino“ w Monfalcone. Linja prowadzi od Turynu do Chioggji wzdłuż doliny Padu, a od Chioggji do Wenecji i Tryjestu wdłuż wybrzeża Adrjatyku. Płatowce wodują na krótki czas w Padwji i Wenecji dla wymiany poczty i pasażerów. Flota tow. „SISA“ składa się obecnie z sześciu wodnopłatowców łodziowych Cant. 6-ter, z których każdy jest wyposażony w 3 silniki Lorraine-Dietrich po 400 MK.

Towarzystwo „Società Anonima Navigazione Aerea“ (SANA) w Genui uruchamia linję Genua-Palermo. Płatowce lecą wzdłuż wybrzeża morza Śródziemnego i wodują na krótki czas w Ostji pod Rzymem i Neapolu celem zmiany poczty i podróżnych. Temuż towarzystwu przydzielono linję Genua-Barcelona, w sprawie otwarcia której toczą się obecnie pertraktacje z rządem hiszpańskim. Towarzystwo posługuje się wodnopłatowcami łodziowymi Dornier-Wal, budowanemi we Włoszech, z kabinami dla 10 podróżnych i dwoma silnikami Bristol-„Jupiter“, budowanymi także we Włoszech.

Linję Brindisi-Ateny-Konstantynopol, przez Lemnos, przydzielono towarzystwu „Aero Espresso Italiana“, które zorganizowało ją w przeciągu trzech lat. Nowoczesne lotniska wodne urządzono w Pireusie (Ateny) i w Konstantynopolu. Ruch lotniczy, rozpoczęty niedawno, działa bardzo sprawnie.

Linja Wenecja-Wiedeń jest, jakto już wyżej zaznaczono, linją próbną. Chwilowo kursują na niej płatowce Junkersa, wkrótce jednakże zastąpią je pasażerskie płatowce Caproni. Linję tę przydzielono za poradą jej organizatora inżyniera Renato Morandi, towarzystwu „Transadriatica“, założonemu w przeszłym roku, na przeciąg jednego roku.

Znamiennem jest, że towarzystwo „Aero Espresso Italiana“ posługuje się płatowcami

Savoia 55, budowanymi w zakładach „Società Idrovolanti Alta Italia“, które posiadają tylko znikomą ilość udziałów przedsięwzięcia. Towarzystwa „Società Italiana Servizi Aerei“ i „Società Anonima Navigazione Aerea“ natomiast wybrały płatowce budowane przez zrzeszenia przemysłowe posiadające bardzo poważną ilość udziałów. Rzeczywiście tow. „SISA“ powstało z tow. Cosulich, właściciela towarzystwa okrętowego tej samej nazwy, i towarzystwo „Cantiere Navale Triestino“, które — prócz wielkich statków morskich — buduje wodnopłatowce łodziowe, używane na linji Turyn-Tryjest. Towarzystwo „SANA“ zależne jest od towarzystw żeglugi morskiej Piaggio i Odero w Genui, które w swych stoczniach okrętowych w Sestri Ponente i Finalmarina budują płatowce i wykonują kontrolę nad zakładami w Marina di Pisa i Pontedera. Zakłady te budują w licencji płatowce Dornier-„Wal“ i silniki Bristol-„Jupiter“.

Łatwo po tem poznać prąd we Włoszech, dążący do oddania komunikacji powietrznej silnym zrzeszeniom przemysłowym, które same mogłyby budować potrzebne płatowce. Tow. „Aero Espresso Italiana“ ma poparcie wielkiego banku, które już samo zapewnia mu dużą siłę gospodarczą. Na niemniej solidnej podstawie rozwija swą działalność tow. „Transadriatica“, w którem zaiteresowane są znaczne zrzeszenia przemysłowe i finansowe morza Adrjatyckiego.

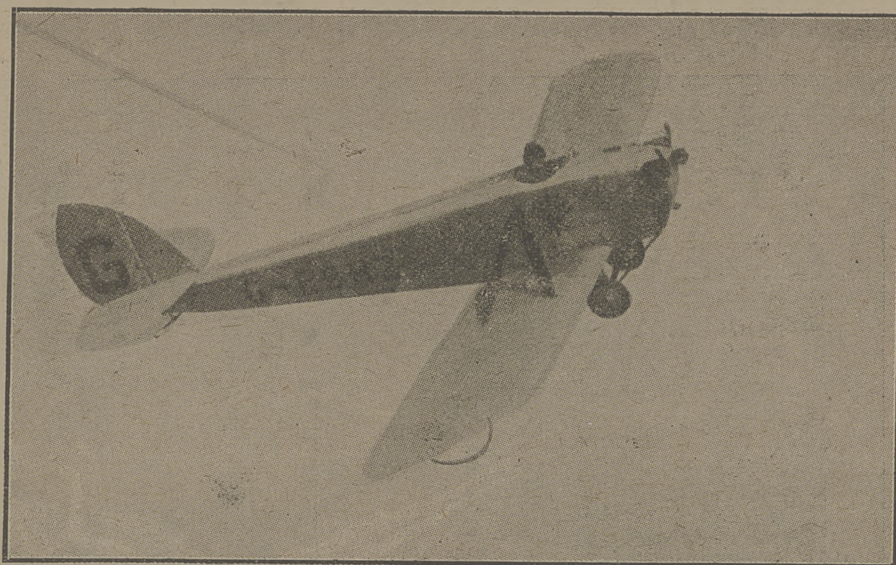
Pomoc rządu.

Z tegorocznego budżetu lotniczego stawiono do dyspozycji komunikacji lotniczej 35 miljonów lirów, z tej sumy przeznaczono 30 miljonów dla utrzymania linij Triest-Turyn, Genua-Palermo, Rzym-Brindisi i Brindisi-Konstantynopol. Reszta, t. zn. 5 miljonów, tworzy fundusz przeznaczony na wypadek linij próbnych i będących w przygotowaniu.

Rodzaj pomocy stosowany przez rząd włoski różni się tylko mało od systemu przyjętego w innych państwach Europy, t. zn. że i tu służy jako podstawa liczba przelecianych kilometrów. Wysokość zapomogi równa się połowie rzeczywistych kosztów za przelecianą ilość kilometrów. Państwo daje także szereg innych ułatwień: Zwolnienie od podatków, bezpłatne korzystanie ze służby meteorologicznej i z lotnisk wojskowych, zasiłek pocztowy i dodatki organizacyjne. Towarzystwu „SISA“ zapewniono na przeciąg 10 lat zasiłek 11,44 L. za 1 kilometr i zasiłek pocztowy w wysokości 500.000 lirów rocznie. Towarzystwu „SANA“ i „Aero Espresso Italiana“ przyznano na ten sam przeciąg czasu większy zasiłek kilometrowy i pocztowy i 800.000 lirów rocznie jako dodatek organizacyjny. W ten sposób rząd przyczynia się wydatnie do rozwoju włoskiej komunikacji lotniczej, która kiedyś w międzynarodowej komunikacji lotniczej obejmie tę ważną funkcję, do jakiej przez korzystne położenie geograficzne Włoch jest powołana.

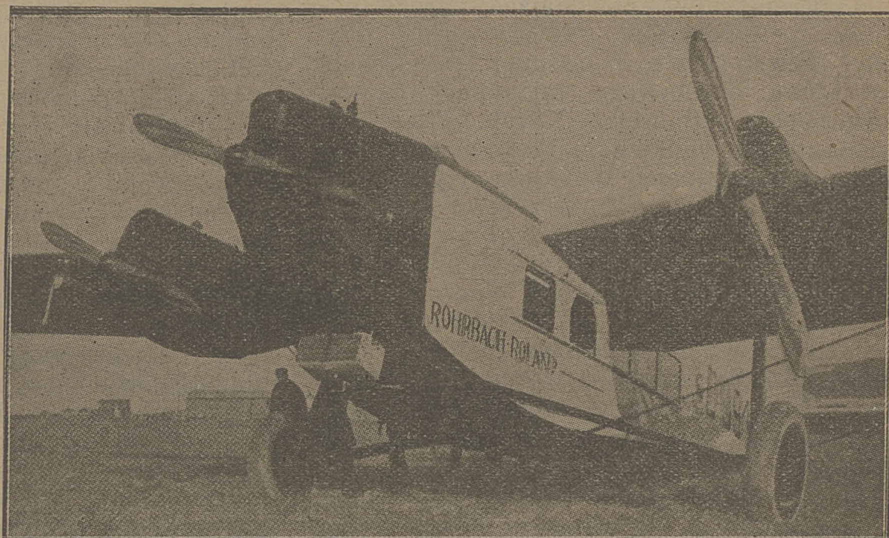
Z dnia lotniczego klubu sportowego w Lancashire.

Jedna z piękniejszych awjonetek De Havilland 53, która odbywała loty różne lotom płatowców bojowych pomimo, że posiada silnik ABC o zaledwie 35 MK mocy. Ruch w sportowych klubach lotniczych w Anglji wzrasta ogromnie dzięki bardzo wydatnemu poparciu klubów przez rząd. Że się to opłaci jest najlepszym dowodem 192 pilotów nowych których wyszkoliły kluby. Metody organizacji klubów angielskich zamierza przejąć Związek Lotników Polskich przy organizacji Sekcji Treningowych. Dla pierwszej z nich powstającej w Poznaniu buduje się hangar, na koszty którego zorganizował Związek Lotników Polskich sprzedaż 50 groszowych cegiełek. Organizując powyższe Z. P. L. sądzi, że przy współpracy społeczeństwa stworzymy Sekcję Treningową w własnym hangarze, która nie tylko pozwoli odbywać ćwiczenia pilotom rezerwy ale i wyszkolić zdoła nowe zastępy lotników.



WIEK TRZYMOTOROWY.

Zaprzeczyć się nie da, że wśród konstruktorów zapanował nowy prąd budowy płatowców komunikacyjnych o trzech silnikach, słabych lub mocnych, ze względu na swą siłę wyrażoną w MK Prąd ten ogarnął St. Zjednoczone (Sikorski), Niemcy (Junkers i Rohrbach), a obecnie rozwija się w Anglji. W jednym z ostatnich numerów podaliśmy szkice płatowca komunikacyjnego De Havilland „Hamlet“ z trzema 100-konnymi silnikami. Równocześnie prawie zbudowali: Blackburn — trzysilnikowego „Iris'a“, Beardmore — „Invincible“, Armstrong-Whitworth, De Havilland — typ 66 „Herkules“. Na fotografji umieszczonej obok widzimy Rohrbach„ Roland'a“ wraz z jego trzema silnikami. Ciekawe jest, że usztywnienia płatowiec ten niema, jedyna linka, jaką widzimy na fotografji, to antena radjowa.

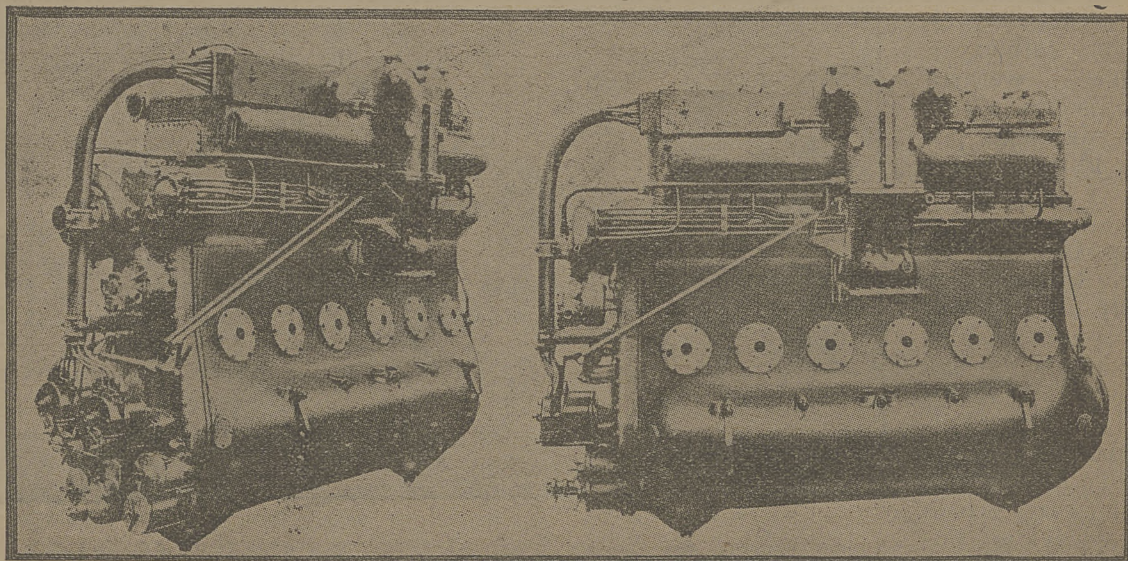


Widzimy więc, że trzysilnikowe płatowce — nowe typy powstają w znacznej ilości. Z ich ukazaniem się wchodzi lotnictwo w nową fazę rozwoju, i już w najbliższych latach okażą nam statystyki, czy nastąpi zmniejszenie ilości przymusowych lądowań, czego oczekują konstruktorzy 3-silnikowych samolotów. Czy umożliwią nam te płatowce loty w czasie mgły, w nocy?

* * *

NOWY SILNIK.

Angielska fabryka silników wypuściła nowy silnik lotniczy o mocy 900 MK „Cyclone“. Silnik ten pracujący na małych obrotach (1350 obr./min.) jak widać z niżej umieszczonej fotografji podobny jest do silnika Diesel. Posiada on 6 cylindrów ustawionych w szereg.



Silnik Beardmore „Cyklon„ 900 MK

Anglicy otaczają silnik ten tajemnicą. Silnik ten buduje się również odwrócony cylindrami do dołu. Typ ten nazywa się Beardmore „Typhoon".

* * *

Dział silników lotniczych w obecnem stadjum rozwoju wybitnie uwzględnia silniki o paliwie benzynowem. Paliwo to jest jednak bowiem jeden z pierwszych silników typu „Semi-Diesel" i posiada bardzo małe zużycie materjałów pędnych na konia i godzinę (0,48 bardzo drogie i dla tego, w szczególności dla towarzystw komunikacji powietrznej, które z wydatkami muszą się liczyć, nieekonomiczne. Konstruktorzy silników, Niemiec, Anglji i St. Zjednoczonych od dłuższego czasu pracują nad zastąpieniem silników benzynowych silnikami na opał ciężki typu „Diesel". Pierwsze jaskółki prób nieudanych przybyły z St. Zjednoczonych. Obecnie podajemy silnik angielski, a w przyszłych numerach podamy silnik niemiecki Maybach „Semi-Diesel".

PRZEGLĄD PRASY.

Na łamach *„Krakowskiego Ilustrowanego Kurjera Codziennego"* z dnia 8 ub. m. znany pionier naszego lotnictwa, inż Libański publikuje artykuł p. t. „Wszyscy będziemy latać". Inż. Libański stwierdza, że granica współczesnej wiedzy i techniki jest tylko funkcją czasu. Lotnictwo — i komunikacja lotnicza rozwija się w zadziwiającem tempie. Czytamy dalej zamało to, iż pewien zastęp osób — nie obawia się podróży napowietrznej, że zastęp ten rośnie, idzie o życie, głębokie zainteresowanie mas, idzie o budzenie „sportu lotniczego", niema dziś „ludzi prywatnych" którzyby zajmowali się „lotnictwem" praktycznie, którzyby posiadali samolot dla sportu, jest to sprawa przyszłości, sprawa ważna i doniosła i ta luka w rozwoju awiatyki musi być wypełniona. Tu L. O. P. P. winna również wytężyć usiłowania i energję, łącznie z kołami awiatyki militarnej. Podobnie jak dziś mamy miljony aut i tysiące samolotów, tak za kilka lat będą miljony samolotów służyć sportom, podróżom, wycieczkom i transportowi towarów. Przyjdzie czas, gdy jazda samolotem w powietrzu stanie się tak powszechna, jak dziś rowery, motocykle, samochody, będą bryczki familijne — unoszące rodziny na lotniska, będą i powietrzne pociągi towarowe.

Rozwój lotnictwa. *„Głos Prawdy"* z dnia 27 ub. m. przytacza kronikę z gazet warszawskich z przed stu lat. „Donoszą z Nowego Yorku, że dnia 23 września odbył p. Robertsen w tem mieście podróż napowietrzną, puściwszy się o godzinie 10 wieczorem balonem, a w czasie, gdy już znacznie się uniósł w górę, spalił w powietrzu fajerwerk, który miał z sobą na łódce balonu, co zadowolniło licznie zgromadzoną publiczność. Pan Robertsen spuścił się tejże nocy na małą wyspę o półtory mili od Nowego Yorku, gdzie go z radosnemi okrzykami przyjęto, oraz dano znak z armaty dla oznajmienia, w jakim czasie spuścił się na wyspę.

„Warszawianka" z dnia 19 ub. m. w artykule „Loty w nocy" stwierdzając, iż dzisiaj bezpieczeństwo komunikacji powietrznej jest wyższe, niż wszystkich innych środków mechanicznych lokomocji, omawia problem zorganizowania w Polsce regularnej komunikacji powietrznej w nocy. „Dzięki Komitetowi Wojewódzkiemu L. O. P. P. w Łodzi tamtejsze lotnisko piewsze w Polsce wyposażone ma być w urządzenie świetlne, podstawowy warunek dla ruchu lotniczego. Krokiem naprzód do zorganizowania komunikacji nocnej lotniczej będzie również zrealizowanie dawnych projektów Ministerstwa Komunikacji i zaprowadzenia we wszystkich portach lotniczych radjo-stacji. Spodziewać się należy, że za przykładem Łodzi pójdą i inne Komitety L. O. P. P. i każdy w swym rejonie wyposaży porty lotnicze i trasy do nich wiodące we wszystkie urządzenia świetlne, tak ważne dla żeglugi powietrznej, zarówno działu komunikacji pasażerskiej, pocztowej i towarowej, jak niemniej i lotnictwa wojskowego.

„Kurjer Poranny" z dnia 21 ub. m. donosi o zasłużonem odznaczeniu orderem „Polonja Restituta 3-ciej klasy" twórcy Instytutu Aerodynamicznego prof. politechniki warszawskiej, Czesława Witoszyńskiego. Jak wiadomo Instytut Aerodynamiczny, wybudowany w Warszawie umożliwi pracę nad polskiemi wynalazkami lotniczemi i wpłynie na rozwój lotnictwa i produkcji krajowej.

„Przegląd Wieczorny" z dnia 28 ub. mies. donosi, iż na tegoroczną wystawę lotniczą w Paryżu wyjeżdża szef departamentu żeglugi powietrznej pułk. Szt. Gen. pilot Rayski oraz pułk. Płodowski, de Beauraine, Karpiński, Boreysza.

„Kurjer Lwowski" z dnia 27 ub. m. przynosi wiadomość o wynalazku lipskim, który tłumi w zupełności turkot silnika lotniczego, nie uszczuplając jego siły, lecz przeciwnie potęgując jeszcze jego wydajność. Loty próbne wykazały, że po zmontowaniu tłumików pasażerowie mogą w kabinach zupełnie swobodnie rozmawiać, a przy zupełnie spokojnem powietrzu nie słyszy się silników samolotów, znajdujących się na wysokości 150—200 mtr.

Statystyka ruchu na linjach powietrznych za m. listopad 1926 r. Ustawicznie słyszy się głosy, że komunikacja lotnicza w zimie zamiera i że „podróżować powietrzem“ można jedynie w lecie. Statystyka P. L. L. Aerolot za ub. miesiąc jest żywem zaprzeczeniem podobnych twierdzeń, gdyż wykazuje, że latano na linjach Warszawa - Łódź - Kraków, Warszawa - Lwów, Kraków - Lwów, i Kraków - Wiedeń z podobną regularnością, jak w miesiącach letnich, nic sobie nie robiąc z mgły, wichrów i innych niekorzystnych warunków atmosferycznych. W m. listopadzie samoloty pasażerskie, przelatując ogółem 65.721 klm. w powietrzu, przewiozły w 247 podróżach 432 pasażerów, 15.354 klg. towarów i 69 kg. poczty. Statystyka bezpieczeństwa wykazuje bezpieczeństwo zupełne 100%. Cyfry powyższe w porównaniu z datami za listopad r. ub. wykazują wzrost frekwencji pasażerskiej, oraz aż 5-krotny wzrost ruchu towarowego na linjach powietrznych. Objaw ten należy powitać z radością, gdyż świadczy on, że nasze kupiectwo zaczyna rozumieć, iż posługując się samolotem w przewozie towarów postępuje zgodnie z zasadą „czas to pieniądz“. W bieżącym miesiącu samoloty kursują na tych samych linjach, co w m. ub.

Komunikacja powietrzna w czasie świąt. W czasie świąt Bożego Narodzenia ruch na liniach powietrznych Warszawa-Łódź-Kraków, Warszawa-Lwów, Kraków-Lwów i Kraków-Wiedeń będzie wstrzymany w dn. 25 i 26 grudnia oraz w dn. 1 i 2 stycznia 1927 r.

Zapomniany pionier polskiego lotnictwa. „Dzień Polski“ z dnia 28 ub. m. przynosi wiadomość o odnalezieniu książki Hryszkiewicza drukowanej w r. 1851 w Kownie, p. t. „Parolot Żmudzina“. Ciekawa ta książka z przed 75-ciu lat jest prawdziwym białym krukiem i to nietylko w naszej, ale i światowej literaturze. Autor stworzył sobie słowo „parolot“ na określenie maszyny latającej, cięższej od powietrza, poruszanej parą. Autor, kierowany wieszczem przeczuciem mówi w przedmowie, że jeżeli dla współczesnych praca jego „wyda się niewartą zapłaty“, to powinno się ją pozostawić wnukom, którzy może „coś znajdą w popiele“.

Major-pilot M. Romeyko. Koleje a wojna lotniczo - gazowa. Doskonała i niezmiernie aktualna broszurka rozwijająca ciekawie temat wojny lotniczo-gazowej. Pisana żywo i barwnie, powinna znaleść się w ręku każdego obywatela. Recenzję ze względów technicznych podamy w następnym numerze,

Fabryka silników lotniczych w Polsce. Jak wiadomo, jedyna nasza fabryka silników lotniczych, organizowana przez szereg lat przez Tow. „Frankopol“ na Okęciu pod Warszawą, została wykupiona w ostatnich tygodniach przez czeskie zakłady „Skoda“. „Polska Zbrojna“ z dnia 1 b. m. donosi, iż nowy zarząd fabryki deleguje w najbliższym czasie grono inżynierów i mechaników polskich do Pilzna, celem odbycia kilkomiesięcznej praktyki w zakresie budowy silników lotniczych. Po powrocie ich z Pilzna fabryka zostanie uruchomiona, co uniezależni zupełnie nasz przemysł lotniczy od zagranicy.



POLSKA.

Ćwierć miljona kilometrów w powietrzu.

Pilot P. L. L. Aerolot *Kazimierz Burzyński,* w dniu 2. b. m. lecąc z Krakowa do Warszawy, na samolocie P-palp, przekroczył 250.000 kilometrów, które przebył dotychchzas w powietrzu, prowadząc samoloty pasażerskie.

Ćwierć miljona kilometrów przebytych przez pilota Burzyńskiego w powietrzu w naszej służbie komunikacyjnej, wysuwa go na pierwsze miejsce polskiej żeglugi powietrznej i stawia w rzędzie najbardziej wytrawnych lotników całego świata.

Olbrzymią tą drogę, równającą się przeszło 5-ciu okrążeniom dookoła kuli ziemskiej, przebył pilot Burzyński bez żadnego nieszczęśliwego wypadku, nie naraziwszy żadnego ze swych pasażerów na jakikolwiek szwank.

Radosny ten, a pierwszy w Polsce jubileusz, świadczy bardzo dodatnio o bezpieczeństwie samolotów komunikacyjnych i doskonałej organizacji P. L. L. Aerolot.

Powietrznemu Jubilatowi ślemy serdeczne życzenia dalszej pomyślnej pracy na niwie naszego lotnictwa, ku jego chwale i dalszemu rozwojowi!

* * *

Współdziałanie społeczeństwa z rozwojem lotnictwa we Francji i w Niemczech. We Francji związek izb handlowych francuskich za inicjatywą Marsylji wszczął akcję celem energicznego materjalnego poparcia rozwoju komunikacji lotniczej. Międzynarodowa izba handlowa zajmuje się od dwuch lat w specjalnych komisjach zagadnieniem najlepszego zużycia komunikacji lotniczej dla handlu międzynarodowego. Rozwój lotnictwa Niemcy zawdzięczają subwencjom wypłacanym w gotówce i propagandzie. Subsydja wypłacane lotnictwu niemieckiemu nie wyczerpują jednakże wszystkich zasiłków, jakie popierają rozwój komunikacji powietrznej w Niemczech. Lotnictwo niemieckie jest popierane przez niemieckie państwa związkowe, gminy i miasta w formie różnych subwencji oraz pożyczek. W roku 1925 subwencje gmin i miast wynosiły 3250 tysięcy dolarów, subwencje rządowe 1.100 tysięcy dolarów. W r. 1926 sumy te powiększyły się kilkakrotnie.

W zestawieniu z pomocą jaką spotykają towarzystwa lotnicze poza granicami Polski praca polskich kompanji lotniczych wygląda szczególnie niepomyślnie. Mimo 4-ro letniego istnienia komunikacji powietrznej w Polsce tylko Warszawa posiada hangary na pomieszczenie samolotów towarzystw komunikacyjnych. Dopiero w ostatnich czasach L. O. P. P. pobudowało w Łodzi i w Katowicach hangary dzięki wysiłkom swych komitetów. Sfery handlowe i przemysłowe, w których interesie jest rozwój komunikacji powietrznej wykazują w tych ważnych sprawach bardzo małe zainteresowanie. Lotnictwo jest przez to u nas ciągle jeszcze w stadjum eksperymentu, wówczas gdy na zachodzie stało się już nieodzownym środkiem komunikacji.

ANGLJA.

Anglicy zastraszeni niesłychanym rozwojem lotnictwa niemieckiego. Generał brygady P. R. C. Craves podczas odbywającej się obecnie konferencji Imperjum Brytyjskiego wygłosił przemówienie o sprawach lotnictwa zatrzymując się specjalnie nad rozwojem lotnictwa w Niemczech.

Przytaczając szereg cyfr i powołując się na przemówienie pruskiego ministra Szreibera generał Graves zwrócił uwagę na konieczność wytężenia wszystkich wysiłków Imperjum Brytyjskiego by w najbliższej przyszłości rozwinąć jaknajbardziej komunikację lotniczą na obszarach Imperjum Brytyjskiego i przez rozwój lotnictwa zapewnić Anglji stanowisko w powietrzu podobnie do tego, jakie ma na morzu. Cel ten da się osiągnąć jedynie przy pomocy i współpracy dominiów, które przez budowę lotnisk, stacji dla samolotów i rozwój lotnictwa u siebie mogą wesprzeć inicjatywę metropolji. Wymagają tego nietylko potrzeby handlu, ale i potrzeby obrony Imperjum Brytyjskiego. Dopóki Imperjum Brytyjskie nie postawi na odpowiedniej wysokości swego lotnictwa nie będzie posiadało tego tak ważnego czynnika pokoju i czynnika obrony w razie niebezpieczeństwa.

Specjalne wagony do transportowania samolotów. Jedno z angielskich przedsiębiorstw kolejowych uruchomiło w ostatnim czasie cztery wozy kolejewe skonstruowane specjalnie dla transportowania samolotów. Zewnętrznie mają one wygląd normalnych zamkniętych wozów kolejowych i różnią się jedynie tem, że ściany czołowe dają się w całej swej szerokości wyjmować. Załadowywanie odbywa się w ten sposób, że z obydwu stron przez te ściany czołowe wprowadza się kadłuby dwuch samolotów. Skrzydła, podwozie i śmigło, odmontowuje się przed załadowaniem i umieszcza się je częściowo na podłodze wagonu, częściowo zaś przymocowuje się do ścian bocznych, które są wyłożone miękim materjałem, aby wymienione części nie uległy uszkodzeniu.

Komunikacja lotnicza Kairo - Kapstad. Równocześnie z uruchomieniem linji Kairo-Indje, nastąpi w styczniu 1927 roku inauguracja komunikacji lotniczej na przestrzeni z Chartumu wzdłuż Nilu do Kisumu. Długość tej linji wynosi 1400 mil angielskich i jest ona pierwszym odcinkiem przyszłego połączenia lotniczego z Kairu do Kapstadu. Angielski minister lotnictwa Sir Samuel Hoare,

wspominając o tych projektach, zaznaczył, że oblatywanie dalekich przestrzeni rozstrzygnięto w Anglji na korzyść sterowców. Obecnie znajdują się w wykonaniu 2 sterowce, które są przeznaczone jako pierwsze do obsługiwania komunikacji prowadzącej do Australji i Kapstadu. Według modelu znajdować się będą na sterowcu pokłady spacerowe, sypialnie dla 100 osób, sala jadalna i palarnia. Na ostatniej konferencji Imperjum Brytyjskiego zapadła uchwała, aby zainteresowane w tych projektach dominja rozpoczęły natychmiast budowę odpowiednich lotnisk i przygotowały je technicznie tak dalece, aby można w najbliższych dwóch latach rozpocząć komunikację.

Statystyka bezpieczeństwa w lotnictwie. Według oficjalnych doniesień angielskich, nie zanotowano w roku 1925/26 żadnego ciężkiego wypadku z samolotami Imperial Airways. Żaden pasażer korzystający z samolotów tej kompanji nie został uszkodzony. Jedyny cięższy wypadek, który miał miejsce w ciągu ostatniego roku sprawozdawczego, wydarzył się samolotowi francuskiemu, który na linji Londyn-Paryż zabłądził we mgle i będąc zmuszonym do lądowania zawadził o drzewo.

50 lotów w ciągu 24 godzin. Na wysokości 900 metrów wykonał samolot „Hampstead" 50 lotów w ciągu 24 godzin. Celem tych lotów było wypróbowanie 3 motorów „Jaguar" chłodzonych powietrzem. Próba dała bardzo wydatne wyniki. Wprowadzenie tego sposobu ochładzania jest równoznaczne ze zmniejszeniem ciężaru samolotu o ciężar chłodnicy i wody, ma pierwszorzędne znaczenie dla rozwoju techniki lotniczej. Najwięcej wysiłków poświęca tej sprawie przemysł amerykański (Wright) i angielski.

Angielskie lotnictwo komunikacyjne. W 8 numerze angielskiego czasopisma „The Aaroplane" znajdujemy sprawozdanie o stanie angielskiego lotnictwa komunikacyjnego za rok 1925/26:

Rezultaty osiągnięte w tym czasie przez angielską linję lotniczą „Imperial Airways" przedstawiają się następująco:

	wykonano lotów	4461
	przeleciano	865.000 mil. ang.
	pasażerów	12.315
	towarów	452 ton
w roku poprzed.	wykonano lotów	4.567
„ „	przeleciano	890.000 mil.
„ „	pasażerów	14.675
„ „	towarów	456 ton

Jak widzimy liczba przewiezionych pasażerów podniosła się chociaż ogólna przestrzeń przebyta przez samoloty jest mniejsza, niż w roku ubiegłym; powodu należy szukać w tem, iż obecnie używane maszyny są znacznie większe. Więcej aniżeli połowa pasażerów używa do komunikacji pasażerskiej między kontynentem a Londynem maszyn angielskich. Nie zanotowano ani wypadków śmierci ani cięższych obrażeń ciała. Ogółem było 5 uszkodzeń maszyny. Regularność wynosiła 93%. wszystkich międzylądowań było 326 z czego 169 należy przypisać nieprzyjaznym warunkom atmosferycznym, 108 z powodu defektu motoru, a 49 z innych względów.

Przebudowę i powiększenie lotniska Croydon zapoczątkowano, jak również zajęto się udoskonaleniem służby meteorologicznej i iskrowej.

Aerofotografja. Aerofotografja może się poszczycić poważnemi postępami. Jedno z angielskich towarzystw lotniczych wykonało zdjęcie całego Londynu celem sporządzenia nowych planów miasta; pozatem dokonano szeregu zdjęć w celach budowy mostów, sprzedaży gruntów i t. d. Z towarzystw pracujących poza granicami kraju kompanja Mir Surway Co Limited odfotografowała naftowe pola w okręgu Sarwak (Borneo) o przestrzeni 1350 mil angielskich kwadratowych. Na podstawie tych fotografij sporządza się obecnie mapy. Rządy Sarawaku i Związku Państw malajskich zawarły z wymienioną kampanją próbną umowę celem dokonania pomiarów z powietrza na przestrzeni 400 mil ang.

Polska posiada również piękne prace z zakresu aerofotografji jak np. sporządzenie planów całej granicy wschodniej, Warszawy i wiele innych.

Nowe rozporządzenie w lotnictwie angielskiem. Władze cywilnego lotnictwa angielskiego wydały ostatnio rozporządzenie, mocą którego wszelkie samoloty pasażerskie, mające na swym pokładzie więcej niż dziesięciu pasażerów, będą musiały mieć w swej załodze obowiązkowo lotnika-nawigatora (t. j. lotnika, obeznanego naukowo z żeglarstwem powietrznem). Rozporządzenie to, ma na celu zwiększenie pewności bezpieczeństwa na linjach powietrznej komunikacji i nie dotyczy lotów na krótkie odległości jak naprz. z Londynu do Paryża, a pozatem odpowiada warunkom międzynarodowej konwencji lotniczej.

CZECHY.

Lotnictwo w Czechosłowacji.

Sądząc pomyślnego przebiegu rokowań berlińskich, należy się liczyć z otwarciem kilku linij do Czechosłowacji oraz międzynarodowych, których trasa przebiegać będzie przez Czechosłowację. Uruchomienie tej linji nastąpi prawdopodobnie na wiosnę 1927 r. Jedna linja prowadziłaby z Drezna przez Pragę do Wiednia i Budapesztu, druga z Lipska do Chemnic i Pragi, która z punktu widzenia czechosłowackiego jest bardzo ważna, gdyż daje ona możność wielu dalszych połączeń,

HISZPANJA.

Lotnictwo na usługach kupca. Hiszpański kupiec, który miał do załatwienia interesy w ciągu kilku dni w wielu miastach Europy wynajął samolot i przebył w ciągu pięciu dni 5 tysięcy kilometrów.

Droga prowadziła z Croydon przez Saint Inglevert we Francji, do Antwerpji, Amsterdamu, Rijssen w Holandji, Bremy, Hamburga z powrotem do Bremy, Dortmund, Kolonji, Brukseli, Paryża, Londynu, Oxfordu i Croydon.

Podkreślić należy, że lot odbył się na maszynie o silniku zaledwie 60 koni.

Indje.

Wagony do transportu samolotów. Tow. kolejowe North Western Railway w Indjach wstawiło do swego pociągu 4 specjalne wagony do przewozu samolotów. Z samolotów transportowanych w wagonach muszą być odjęte skrzydła, podwozie i śmigło. W jednym wagonie mieści się po dwa samoloty.

ROSJA.

Porozumienie lotnicze rosyjsko-niemieckie. W czasie ostatniego pobytu w Moskwie dyrektorów niemieckiego tow. komunikacji powietrznej „Deutsche Luft-Hansa", podpisano tam dn. 5 b. m. umowy o rozbudowie niemiecko-rosyjskiego towarzystwa żeglugi powietrznej „Deruluft". Wedle tych umów wyłączne prawo utrzymywania komunikacji powietrznej między Rosją a Niemcami ma nadal „Deruluft". Służba lotnicza tego tow. nie ma się ograniczać w dalszym ciągu do odcinku Moskwa-Królewiec, lecz ma objąć całą przestrzeń aż do Berlina. Ze strony rosyjskiej mają być poczynione wszelkie potrzebne kroki, celem zorganizowania przyziemia dla ruchu nocnego na tej linji.

SZWAJCARJA.

Ciekawy raid powietrzny lotników szwajcarskich. Znany lotnik szwajcarski Mittelholzer wraz z dziennikarzem z Genewy, panem Goury oraz dwoma mechanikami rozpoczynają na wodnopłatowcu „Dornier" raid z Zurychu ponad Afryką. Przestrzeń, którą lotnicy zamierzają przebyć, wynosi 20 tys. kilometrów. Lot ten ma na celu przedewszystkiem zdobycze i studja naukowe w bezmiernych przestrzeniach, położonych nad Oceanem Indyjskiem i robienie zdjęć kinomatograficznych dla których lotnicy zabierają ze sobą 4 tysiące metrów filmów kinematograficznych i tysiące klisz fotograficznych.

Międzynarodowy zjazd lotniczy. W połowie sierpnia 1927 r. ma odbyć się w Zurychu zjazd międzynarodowej organizacji lotniczo-sportowej t. zw. F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale). Na czas zjazdu Aeroklub szwajcarski przygotowuje międzynarodowe zawody lotnicze, obejmujące między innemi 2 loty okrężne ponad Alpami dla samolotów komunikacyjnych i wojskowych. Trasa lotu obejmować będzie drogę: Zurich-Lozanna-Medjolan, Zurych. Poza cennym puharem, nagroda 35.000 franków przyznana będzie lotnikowi, który osiągnie największą szybkość, przy największem obciążeniu samolotu i przy najmniejszem zużyciu benzyny.

ST. ZJEDNOCZONE PÓŁ. AMERYKI.

Puhar Schneidera. Zwycięstwo w konkursach wodnopłatowców o puhar Schneidera w Norfolk, stanu Virginia, przypada Włochom. Niestety przygotowania do tych zawodów o rekord szybkości kosztowały 3 życia ludzkie. Dnia 14-go września zabił się podczas lotu próbnego amerykański pilot H. J. Norton. W 8 dni później uległ śmiertelnemu wypadkowi włoch Centurione, a ostatnio przed kilkoma tygodniami wpadł w morze amerykanin porucznik Connand.

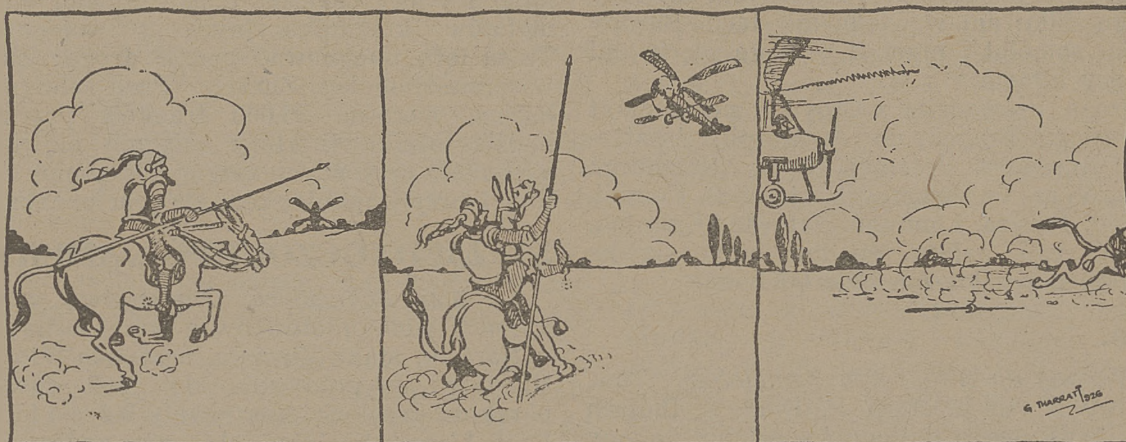
Ostatecznie po wielu próbach stanęło do zawodów 3 Amerykanów i 3 Włochów. Należało oblecieć 7 razy linję powietrzną o długości 50 kilometrów. Po pierwszych dwuch rundach wysunęli się na pierwsze miejsce dwaj Włosi de Bernardi i Ferrarin. Przy trzeciej rundzie Ferrarin z powodu defektu motoru wycofał się z zawodów, podczas gdy de Bernardi wyprzedził pozostałych zawodników osiągając olbrzymią szybkość 400 kilometrów na godzinę. Przeciętną szybkością 393 kilometrów na godzinę pobił de Bernardi rekord światowy, będący poprzednio w posiadaniu Amerykanina porucznika Doolittle i który wynosił 377 kilometrów na godzinę. Najszybsza runda, jaką de Bernardi przeleciał, wynosiła 428 kilometrów na godzinę.

Amerykański raid Norfolk (Virginia)-Panama. Dwa amerykańskie wodnopłatowce wyruszyły z m. Norfolk w stanie Virginia na lot w jednym etapie do m. Colone w Panamie. Długość linji lotu wynosi 3.500 kilometrów.

WŁOCHY.

Nowy raid de Pinedo. Włoski lotnik mjr. de Pinedo, który w ubiegłym roku dokonał olbrzymiego lotu Rzym-Melbourne-Tokio-Rzym na przestrzeni 53.303 klm., w lutym roku przyszłego ponownie udaje się w dalszą drogę. Tym razem trasa lotu ma wieść przez Hiszpanję i ponad Ocean Antlantycki do Pernambucco, a stamtąd przez Rio de Janeiro do Buenos-Aires. Dalszymi etapami podróży są Indje Chili aż do Stanów Zjednoczonych Ameryki, potem powrót przez Kanadę i powtórne przebycie Oceanu Atlantyckiego. Długość całej drogi, jaką śmiały lotnik zamierza przebyć, wynosi 85.000 klm.

Biedny Don-Kiszot.



„The Aeroplane“

Strasznie rozczarował by się Don-Kiszot gdyby dziś zechciał prowadzić walkę z wiatrakami. Aż nazbyt widoczna jest konkurencja la Ciervy.

Osobiste.

W dniu 26. X. b. r. zawarty został związek małżeński w kościele parafjalnym w Więcborku pilota *Marjana Cebuli* z Torunia, członka Zw. Lotników Polskich z panną *Łucją Siudówną* z Śmiłowy. Młodej parze Szczęść Boże. Zw. Lotników Polskich.

Ze Związku Lotników Polskich.



Zarząd Z. L. P. komunikuje członkom, że Związek Lotników Polskich połączył wydawnictwo „Lotnik“ z Drukarnią Lotniczą i że biura Związku, Redakcji, Administracji i Drukarni znajdują się na Starym Rynku 95/96. II piętro. Godziny urzędowe od 8—18 codz., w sobotę od 8—14. Telefon 5316.

Równocześnie zawiadamia Zarząd, że członkowie otrzymają od Skarbnika Zarządu rachunki za składki członkowskie, które należy w terminie oznaczonym uregulować.

Za dział redakcyjny odp. Bolesław Ostrowski.

Ś. ✝ p.

Wojciech Biały

porucznik-pilot

członek Związku Lotników Polskich

zmarł po długich i ciężkich cierpieniach w Poznaniu.

4-go grudnia 1926 r.

Cześć Jego Pamięci!

Czcionkami Drukarni Lotniczej w Poznaniu, Stary Rynek 95/96.